خصوصية الحجز التحفظي للسفينة

لوراد نعيمة [1]

مقدمة

تعرف السفينة على أنها''كل عمارة بحرية أو ألية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة[2]. وتتمتع السفينة بقيمة اقتصادية معتبرة، وذلك لأنها الأداة الأساسية للملاحة البحرية ولاسيما الملاحة التجارية، أي الملاحة التي تمارس بهدف الاستغلال التجاري في مجال النقل البحري للأشخاص والبضائع[3].

وتعد السفينة مالا منقولا[4]، ذلك أنها معدة بطبيعتها للإنتقال من مكان إلى أخر، غير أنها تتميز عن غيرها من المنقولات الأخرى بمجموعة من الخصائص تقربها من جهة من العقارات، إذ أن التصرفات التي تخضع لها تستوجب الرسمية والقيد في سجل خاص، ولا تطبق قيها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية[5]، ومن جهة ثانية، فإنه تشبه الأشخاص بحيث لديه حالة مدنية تتكون من اسم السفينة والحمولة وميناء التسجيل والجنسية[6].

وينتج عن المعطيات السابقة أن السفينة تقبل أن تكون موضوعا للحجز التحفظي، والذي يراد منه ذلك الإجراء الذي يتخده الدائن لمنع مدينه من التصرف في بعض أمواله المنقولة أو العقارية خشية تهريبها أو ضياعها[7]، ويرجع سبب قبول توقيع الحجز التحفظي عليها لأنها منقول، ولأنها غير مستبعدة من الأموال التي لا يجوز الحجز عليها في قانون الإجراءات المدنية[8]. بيد أن طبيعتها الخاصة جعلت

---

[1] – أستاذة محاضرة ب بكلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الجيلالي اليابس بسيدي بلعباس

[2] – المادة 13 ق ب ج.

[3] – بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، 2010، الصفحة 47.

[4] – المادة 56 ق ب ج.

[5] – المادة 45 و56 ق ب ج.

[6] – المادة 14 ق ب ج.

[7] – المادة 646 ق إ م إ.

[8] – المواد 636 إل 638 ق إ م إ.

المشرع ينظم حجزها التحفظي بموجب قواعد خاصة تضمنها القانون البحري منذ صدوره[1] والتي تعدلت بموجب القانون رقم 10-04 [2]، كما نظم القانون الدولي هذا الإجراء وذلك من خلال اتفاقية بروكسل المؤرخة في 10 ماي 1952 والمتعلقة بالحجز التحفظي على السفن[3]، واتفاقية جنيف في 12 مارس 1999 الخاصة بالحجز التحفظي للسفن[4]. ويطرح هذا الاهتمام والتنظيم الخاص للحجز التحفظي للسفن التساؤل عما يتضمنه من خصوصيات بالمقارنة مع القواعد الواردة في قانون الاجراءات المدنية؟

المبحث الأول: الشروط الخاصة بالحجز التحفظي للسفينة.

تظهر خصوصية الحجز التحفظي للسفينة خاصة في الشروط اللازمة لقيامه وتتصل هذه الشروط من جهة بموضوع الحجز ومن جهة ثانية بالشروط المتعلقة بالدين الذي يجوز الحجز به.

المطلب الأول: موضوع الحجز التحفظي للسفينة.

ينصب الحجز التحفظي للسفينة على السفينة، حتى يكون ما لها التي يتصل بها الدين البحري، وقد تكون هذه الأخيرة مملوكة للمدين، كما قد تكون مستأجرة من قبله.

الفرع الأول: السفن ملك المدين.

تتعدد صور ملكية السفينة، إذ قد يملكها شخص واحد كما قد يملكها أشخاص على الشيوع، فضل على ذلك، فإن مالكها يجوز أن يكون شخصا خاضعا للقانون الخاص أو للقانون العام، فهل يمكن الحجز عليها في كل هذه الحالات.

ترجع ملكية السفينة لشخص واحد سواء كان شخصا معنويا أو طبيعيا، ويجوز في هذه الحالة الحجز على السفينة ملك المدين التي يتعلق بها الدين أو على السفن الأخرى المملوكة لنفس المدين وهذا زيادة في الضمان[5].

---

[1] – انظر المواد من 150 إلى 159 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج. ر. 10 أفريل 1977، العدد 29 المعدل بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج. ر. لسنة 1998، العدد 47.

[2] – القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للقانون البحري، ج. ر. 18 أوت 2010، العدد46.

[3] – انضمت إليها الجزائر بموجب الأمر رقم 64-73 المؤرخ في 8 جوان 1964، ج. ر. لسنة 1964، العدد 58.

[4] – صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المؤرخ 6 ديسمبر 2003، ج. ر. 10 ديسمبر 2003، العدد 77.

[5] – المادة 154 ق ب ج.

ويشترط في السفينة المحجوزة أن تكون ملكا للمدين وقت نشوء الدين فهي وحدها ضمانه للدين، أما تلك التي يتملكها يعد قيام الدين، فإنها لا تخضع لتوقيع الحجز التحفظي عليها من قبل الدائن، لأنها غير مخصصة للوفاء بالدين[1].

وتقضي اتفاقية بروكسل وعلى خلاف القانون البحري الجزائري واتفاقية جنيف على أن السفينة المتعلق بها الدين تضمن لوحدها الدين المرتبط بملكية السفينة أو بالملكية المشتركة للسفينة أو بحيازتها أو استغلالها، أو إذا كان الدين مضمون برهن بحري[2]، ويرجع السبب في ذلك أن هذه الديون تتولد عنها حقوق عينية مقدرة على السفينة الأمر الذي يستلزم أن تتحمل هذه السفينة لوحدها نتائج التخلف عن أدائها[3].

وفيما يتعلق بالسفن المملوكة على الشيوع، فإنها تقبل الحجز عليها بسبب النزعات الناشئة بين الشركاء على الشيوع حول استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها[4]، كما يفترض أنها تتحمل الديون الواردة في المادة 151 من قانون بحري والمتصلة باستغلالها ما دام لا يوجد ما ينص على خلاف ذلك، علما أنه تدار هذه السفن بواسطة أغلبية الشركاء الذين يمتلكون أغلبية الأنصبة[5].

وبالنسبة للسفن المملوكة للدولة، فإنها وبالنظر إلى اتفاقية بروكسل المبرمة في 10 أفريل 1926 والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية وبروتوكولها المفسر لها[6]، فإنه يجب التمييز بين نوعين من السفن، إذ نجد من جهة السفن الحربية المملوكة للدولة وسفنها المخصصة للخدمة العامة[7]، فهذه الأخيرة تتمتع بالحصانة بحيث لا يجوز مقاضاتها من غير دولتها

[1] – مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2009، رقم 127، ص 121.

[2] – المادة 03 من اتفاقية بروكسل والسابقة الذكر.

[3] – كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، الرقم 189، ص 176.

[4] – المادة 151 (ر) ق ب ج.

[5] – بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 82.

[6] – معاهدة بروكسل المؤرخة في 1926/04/10 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة أو المستغلة بمعرفتها والبروتكول المفسر لها المؤرخ في 24 ماي 1934.

[7] – مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن مذكرة ماجستير، قانون، تخصص النشاطات البحرية والساحلية، جامعة تيزي وزو، كلية الحقوق، 2014 – 2015، ص 15: "تضم السفن العامة من جهة السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطني والتي يقودها ربان تابع لبحرية الدولة ومركبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية وهي سفن حربية أو سفن الدولة التي تؤدي خدمة سلاح البحرية... الخ، ومن جهة ثانية السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية الخاصة كالأرصاد الجوية، الجمارك، والخاضعة لسلطة موقف مدني للدولة وذات طاقم تحت تصرف الدولة أو ممثليها.

وتوقيع الحجز التحفظي عليها[1]، بينما يوجد من جهة ثانية السفن التي تستغلها الدول في المجال التجاري، فهذه الأخيرة تخضع لنفس القواعد التي تخضع لها السفن الخاصة لأن الدولة تزاول نشاطا تجاريا مماثلا لنشاط الأفراد ولا يتصل بسيادة الدول وهذه يجوز حجزها[2]. وبالرجوع إلى القانون الجزائري فإنه تطبق ذات الأحكام ويمكن أن يستفاد ذلك من الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية والتجارية التي لا تستثنى من أحكام الحجز التحفظي إلا الأموال العامة المملوكة للدولة أو للجماعات الإقليمية أو مؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية[3].

وبخصوص السفن المتأهبة للسفر، فإنها تقبل الحجز عليها في القانون البحري الجزائري[4] وبذلك يكون القانون قد رجح مصلحة الدائن على مصلحة الملاحة البحرية، وتعد السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الربان على الترخيص بالخروج من الميناء[5].

الفرع الثاني: السفن المستأجرة.

يجوز في القانون الجزائري[6] وعلى غرار اتفاقية جنيف[7] لمستأجر السفينة توقيع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة، ويقتضي ذلك توافر جملة من الشروط ففيما تتمثل؟

يجب لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أولا أن ترجع الإدارة الملاحية للسفينة للمستأجر، وينتج عن تطبيق هذا الشرط أن حجز السفينة هو ممكن فقط في صور إيجار السفن التي تنقل الملاحة الإدارية للسفينة، ويعتبر الوضع كذلك في السفن المستأجرة بهيكلها، إذ يضع في هذه الحالة المؤجر سفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد مقابل أجرة[8]، ويقصد بذلك

---

[1]– بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 84.

– Civ.1, 4 Février 1986, Bull. 1986, I, n°7 : « attendu dès lorsque les conditions nécessaires pour le jeu de l'immunité de juridiction exiatant au profit d'un Etat étranger… se trouve remplies, le juge français perd – sauf renonciation à ce privilège – son pouvoir de juger et le moyen de cette immunité doit être relevé d'office, même devant la cour de cassation ».

[2]– A. Fraikech, La saisie du navire, Revue Marocaine de Droit et du Développement, 1997, n° 38, p. 6.

[3]– المادة 636 ق إ م إ والمادة 8 (2) من اتفاقية جنيف السابقة الذكر.

[4]– المادة 154 ق ب ج.

[5]– مصطفى كمال الطه، المرجع السابق، الرقم 128، ص 122.

[6]– المادة 155 ق ب ج.

[7]– المادة 3 من اتفاقية جنيف السابق الذكر.

[8]– المادة 724، ق ب ج.

أن المؤجر يتخلى لمستأجره عن إدارتها التجارية والبحرية معا، فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الربان والطاقم وتموين السفينة بالغذاء، وتنتقل له في هذه الحالة كل سلطات المالك ويكتسب صفة المجهز [1].

ويختلف الوضع في إيجار السفن على أساس الرحلة أو لمدة زمنية معينة بسبب عدم انتقال الإدارة الملاحية لمستأجر السفينة، بحيث أن في إيجار السفينة على أساس الرحلة، يتعهد فيه مؤجر السفينة بوضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح أو التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة معينة أو أكثر، وذلك مقابل أجر يدفعه المستأجر. ويبقى في هذا النوع من العقد مالك السفينة هو مجهزها ويرجع له التسيير الملاحي والتجاري للسفينة[2].

أما في إيجار السفينة على أساس مدة معينة، فإنه يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة بينما يبقى للمستأجر تسييرها التجاري[3].

ويشترط في المقام الثاني أن يكون الدين متعلقا بالسفينة المستأجرة ويترتب على ذلك، أن الحجز ينصب في الأساس على السفينة المستأجرة المتصل بها الدين أو السفن الأخرى المملوكة للمستأجر زيادة في الضمان غير أنه لا يقع على السفن الأخرى المملوكة للمؤجر [4].

كما يلزم أن يكون المستأجر وحده مسؤولا عن الدين البحري، ولا يتحقق ذلك إلا إذا رجعت الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر [5].

ويجوز أيضا لدائن المؤجر توقيع الحجز على السفينة المستأجرة تحت يد المستأجر بإجراءات حجز ما للمدين لدى الغير [6].

المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالدين الذي يجوز الحجز به.

يعد الحجز التحفظي للسفينة وكما يدل عليه اسمه حجزا تحفظيا وهو يخضع في غير ما ورد به نص في القانون البحري إلى قانون الإجراءات المدنية، فهل ينطبق ذلك على الشروط الواجب توافرها في الدين.

---

[1] –بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 131.

[2] – المادة 650، ق ب ج.

[3] – المادة 700 و701، ق ب ج.

[4] – المادة 155، ق ب ج.

[5] – خالد رضوان السمامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني، مجلة الأدب والعلوم الاجتماعية، 2014، عدد 10، ص 325.

[6] – المادتين 667 و668 ق إ م إ.

الفرع الأول: مدى توافر في الدين الشروط العامة الخاصة بالحجز التحفظي.

يتطلب توقيع الحجز التحفظي وفقا لقانون الإجراءات المدنية توافر جملة من الشروط، فما هي هذه الشروط وهل تطبق في مجال الحجز التحفظي على السفن.

تتحقق المطالبة في قانون الإجراءات المدنية من طرف الدائن بدين كانت بسند تنفيذي أو مسوغات ظاهرة لوجود الدين[1]، أي يجب أن يكون محقق الوجود، فالدين الاحتمالي أو المعلق على شرط لا يصلح أن يكون موضوعا للحجز التحفظي[2].

ويجب في الدين أن يكون حال الأداء عند توقيع طلب الحجز، وهو يعتبر كذلك إذ حل أجل الوفاء به[3].

وفضلا عن ذلك فإنه يتعين على القاضي التأكد من خلال المعطيات المتصلة بالدين من مدى جدية خوف الدائن الذي يبرر الحجز التحفظي، فلا يمكنه أن يأمر بالحجز متى تبين أن المحجوز عليه في حالة يسر أو أن الإجراء هو مجرد إرجاء تعسفي، وهذا ما يعبر عليه بحالة الضرورة والاستعجال أو كما يسميه المشرع بالخشية من ضياع الضمان[4].

ويرى جانب من الفقه[5] والقضاء الفرنسي[6] أنه يكفي في حجز السفينة الادعاء بحق أو دين، فلا يشترط أن يكون الدين محقق الوجود، لأن مثل هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز مستحيل في بعض الحالات وأيضا لإمكانية هروب السفينة المراد حجزها، كما لا يشترط أن يكون الدين حال الأداء أو تتوافر حالة الضرورة، وإن كان هذا الشرط الأخير يفترض وجوده في حالة حجز السفينة نظرا لطبيعة السفينة ونشاطها.

---

[1]- المادة 647 ق إ م إ.

[2]- منيرة فرحات، أحكام الحجز التحفظي في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، 2017، العدد 11، ص 364.

[3]- المادة 647 ق إ م إ.

[4]- نزيه نعيم شلال، الحجز الاحتياطي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2005، الصفحة 16 وبوجلال فاطمة الزهراء، المذكرة السابقة، ص 24.

[5]- مصطفى كمال الطه، المرجع السابق، الرقم 126، ص 119.

-A. Fraikech, op. cit, p.7.

[6]Com, 26 juin 2016, Bull. 2010, IV, n°148 : « mais attendu que ni l'indispensabilité de la créance cause de la saisie, ni l'absence de circonstances susceptibles d'en menacer le recouvrement ne font obstacle à la saisie conservatoire du navire », et. CA. Aix – en – Provence, 13 novembre 2008, www.legifrance.fr

الفرع الثاني: ضرورة توافر دين بحري.

يختلف الحجز التحفظي عن غيره من الحجوز التحفظية التي تنصب على الأموال المنقولة والعقارية، في أنه يشترط في الدين أن يكون بحريا، وبذلك يخرج عن القاعدة العامة التي تقضي بأن جميع أموال المدين هي ضامنه للوفاء بديونه، والتي يترتب عنها أن كل مال يملكه المدين مهمl0w كان نوعه يكون قابل للوفاء بالدين، ومن ثم قابل للحجز عليه[1].

ويخرج عن القاعدة السابقة السفن، بحيث أنه يجب على الحاجز إذا اختارها لأن تكون موضوعا للحجز، أن يكون دينه بحريا.

ويلاحظ في هذا الصدد أن المادة 151 من القانون البحري وقبل تعديلها كانت تعتبر دين بحريا "كل حق أو ديق ناتج عن عقد أو يكون مسببا عن حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة أو الأضرار التي تتسبب فيها السفينة أو الناشئة عن استغلالها"، ولقد نتج عن تعديل هذه المادة تحديد على سبيل الحصر الديون التي يمكن توقيع الحجز التحفظي من أجلها، والتي تنوع ديون شخصية وأخرى عينية[2]، وينتقد جانب من الفقه هذا التعداد الحصري للديون على أساس أنه لا يتماشى وتطورات

---

[1]– المادة 642 الفقرة الأولى، ق إ م إ: "يجوز للدائن الحجز على جميع أموال المدين حفاظا على الضمان العام لديونه". ولزرق بن عودة، وسائل حماية الضمان العام، مذكرة ماجستير، قانون خاص، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2013 – 2014، ص 236.

[2]– المادة 151 ق ب ج، والمعادلة بـ القانون رقم 10 – 04 والسابق الذكر:

المادة 151 ق.ب.ج:ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية:

أ– الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة.

ب– الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة.

ج– عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة.

د– الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها أو يرجع أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د).

هـــ– التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو اســتعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شـــيء يكون أو كان على متن هذه الســفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها.

و– أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سواء ورد في مشارطة إيجار أو غيرها.

ز– أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشارطة إيجار أو في غيرها.

التجارة البحرية التي ينشئ عنها ظهور ديون جديدة[1] أو لأن هذا التعداد قد يغفل ذكر بعض الديون، فمثل بمقارنة الأسباب المنصوص عليها في القانون الجزائر والتي تتطابق مع تلك الخاصة باتفاقية جنيف نجدها تختلف عن اتفاقية بروكسل في أنها تضمنت ثلاثة أسباب إضافية لم تشر إليها المعاهدة وهي رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية، وأقساط التأمين، والديون الناتجة عن بيع السفينة[2].

ح- الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع.

ط- العوارية العامة.

ي- القطر.

ك- الإرشاد.

ل- البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صياغتها.

م- تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل أو تجهيز السفينة.

ن- رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية.

س- الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم.

ع- المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها.

ف- أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.

ص- أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.

ق- أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها.

ر- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها.

ش- رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة.

ت- أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

[1]- خالد رضوان السمامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني، مجلة الأدب والعلوم الاجتماعية، 2014، عدد 10، ص 326.

[2]- أنظر المادة 151 ق ب ج والمادة 3 من اتفاقية جنيف وقارنهما بالمادة 1 من اتفاقية بروكسل لعام 1952 والسابقة الذكر.

ويضع التعداد الحصري للديون على عاتق القاضي فحص مدى اتصال الدين موضوع الحجز بحالة من الحالات المذكورة، ذلك أن هذه الأسباب وحدها تخول توقيع الحجز [1].

المبحث الثاني: إجراءات الحجز التحفظي للسفينة.

يتحقق الحجز التحفظي للسفينة بالجمع ما بين الإجراءات الواردة في القانون البحري، وتلك المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وهي تتطلب بيان من جهة إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة، ومن جهة ثانية إجراءات تثبيت الحجز التحفظي أو رفعه.

المطلب الأول: إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

يتطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة اتباع إجراءات محددة يترتب عليها جملة من الآثار.

الفرع الأول: الإجراءات المتبعة لاتخاذ الحجز التحفظي على السفينة.

يقتضي توقيع الحجز التحفظي على السفينة اتباع جملة من الإجراءات ففيما تتمثل هذه الأخيرة؟

تبدأ إجراءات الحجز التحفظي للسفينة بتقديم عريضة مسببة وموقعة ومؤرخة[2] وتتضمن هذه الأخيرة هوية الحاجز وموطنه، ويلزمه القانون في حالة ما إذا لم يكن لديه موطن بالجزائر اختيار موطن لدى وكيل السفينة أو لدى مكتب محامي يتلقى فيه التبليغات[3]، ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي، كما تبين اسم المحجوز عليه وكذا السلطة المينائية التي توجد لديها السفينة المراد حجزها، إذ أن استدعاء هذه الأخيرة من طرف الحاجز هو إلزامي وذلك تحت طائلة بطلان الطلب[4].

ويجب فضلا عن ذلك أن تحدد العريضة مقدار الدين ولو بشكل تقريبي وكل الوثائق التي من شأنها التحقق من الدين، وتحديد السفينة المراد حجزها[5].

وتقدم هذه العريضة إلى رئيس المحكمة التي يقع بدائرة اختصاصها إما موطن المدين أو مقر الأموال المراد حجزها والتي تحدد في هذا المجال بالسفينة[6].

---

[1] – C. A Aix – en – Provence, 3 décembre, www.legifrance.fr

[2] – المادة 647 ق إ م إ.

[3] – المادة 152 الفقرة 3 ق ب ج.

[4] – المادة 152 الفقرة 2 ق ب ج.

[5] – بوجلال فاطمة الزهراء، المرجع السابق، ص 20.

[6] – الغرفة التجارية والبحرية، 1998/12/08، المجلة القضائية للمحكمة العليا، 1998، العدد الثاني، ص 120: "من المقرر قانونا أن يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة، وما ثبت في قضية الحالة أن قضاة المجلس لما أسندوا الاختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة

ونظرا لغياب الوجاهية، فإنه يتوجب على القاضي الناظر في دعوى الحجز أن يلزم المدعي بدفع ضمانة قبل مباشرة الحجز، ويجب أن لا تقل قيمتها عن 10% من قيمة الدين، على أن تحدد المحكمة نوعها ومقدارها وشروطها[1].

وتهدف الضمانة التي يقدمها الحاجز إلى جبر الضرر عن الخسارة التي قد يتحملها المحجوز عليه[2]، وتوضح اتفاقية جنيف التي تنص هي أخرى على تقديم الحاجز لهذه الضمانة أن المراد منها هو تغطية الحجز التعسفي وغير مبرر أو الإفراط في تقدير ضمانات رفع الحجز[3].

ويعد الحجز تعسفيا إذا وقع بغير سند، ولا مبرر لأضرار الناجمة على توقف السفينة عن ممارسة نشاطها خلال فترة الحجز، وما ينجم عن ذلك من تعويضات على عاتق المدين بالحجز في مواجهة المتعاملين معه، ويذهب بعض الفقه إلى أن الحاجز ملزم في هذه الحالة بتعويض المجهز على الضرر المادي الذي أصابه والذي يشمل ما فاته من كسب وما لحقه من خسارة كما يعرضه عن الضرر المعنوي إن وجد[4].

ويقوم القاضي بعد الاطلاع على الطلب المقدم إليه والتحقق من مدى توافر الشروط المطلوبة لتوقيع الحجز، وأيضا الاطلاع على ملاحظات السلطات المينائية وتلك الخاصة بالسلطة الإدارية البحرية المحلية، إما برفض الطلب أو قبول الحجز التحفظي للسفينة ويتم ذلك بموجب أمر على ذيل عريضة[5].

ويجب على الحاجز أن يقوم بتبليغ أمر الحجز عن طريق محضر قضائي إلى كل من المدين المحجوز عليه، الذي قد يبلغ شخصيا أو بواسطة الربان، كما يجب تبليغ السلطة البحرية المحلية والسلطات المينائية، وعندما تحمل السفينة علما أجنبيا تبلغ نسخة من أمر الحجز للممثلية للقنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها[6]، فضلا عن ذلك، فإنه يلزم تسليم صورة من أمر الحجز إلى مكتب تسجيل السفن من أجل قيده[7].

بمينائها متجاهلين أحكام المادة 56 التي تصنف السفينة ضمن الأموال المنقولة، وبالتالي فكل نزاع حولها يؤول الاختصاص للفصل فيه إلى موطن المدعى عليه أو محل إقامته، وعليه فإنهم قد خالفوا تطبيق القانون".

[1]- المادة 152 مكرر ق ب ج.

[2]- المادة 158 ق ب ج: "يكون المدعي مسؤولا عن الضرر المسبب عن حجز السفينة".

[3]- المادة 6 من اتفاقية جنيف.

[4]- كمال حمدي، المرجع السابق، الرقم 193، ص 179.

[5]- المادة 649 ق إ م إ والمادة 152 الفقرتين 2 و4 ق ب ج.

[6]- المادة 152 الفقرة 5 ق ب ج.

[7]- المادة 160 – 4 ق ب ج.

الفرع الثاني: الآثار المترتبة على توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

يترتب على صدور الأمر بالحجز جملة من الآثار والتي يتم توضيحها فيما يلي.

يعرف القانون البحري الحجز التحفظي على السفينة على أنه "توقيف وتقييد إبحار السفينة بموجب أمر على عريضة صادر من جهة قضائية لدين بحري"[1]، ويستفاد من هذا النص أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة يرتب منعها من السفر بواسطة سلطات الميناء.

ومن أجل تحقيق هذه المهمة منح المشرع للسلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي تؤمن منع السفينة من السفر[2]، ويدخل ضمن هذه التدابير القبض على السفن التي تكون موضوع حجز، والتي تدخل أو تمر في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري متى تبين أنها تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري أين توقف حتى صدور قرار الجهة القضائية المختصة[3].

وفي حالة رفض السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية تقوم هذه الأخيرة بإطلاق طلقات إنذار، ولها أيضا استخدام الذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، كما لها أيضا مطاردة هذه السفينة حتى خارج المياه الخارجية على القضاء الجزائري متى بدأت المطاردة داخل هذه المياه[4].

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان الحجز التحفظي للسفينة يمنع مغادرتها، بيد أنه لا ينتج عنه أي مساس بحقوق المالك[5]، ويعد الأثر الرئيسي للحجز هو التجميد المؤقت للسفينة، بمعنى منع نقلها واستخدامها خارج حدود الميناء ليبقى التصرف فيها جائزا[6]، وهذا على خلاف الحجز التحفظي الوارد في قانون الإجراءات المدنية والذي يرتب وضع الأموال تحت سلطة القضاء ومنع المدين المحجوز عليه من التصرف فيها[7]، غير أن تصرف المحجوز عليه في السفينة يؤدي إلى انتقالها إلى

[1]- المادة 150 ق ب ج.

[2]- المادة 152 مكرر 1 ق ب ج.

[3]- المادة 159 الفقرتين 1 و2.

[4]- المادة 159 الفقرة 3 ق ب ج.

[5]- المادة 153 ق ب ج.

[6]- Ph. Delebeque, Droit maritine, Dalloz, 2014, P. 168 : « La saisie conservatoire empêche le départ du navire, mais elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire, le navire n'est pas indisponible, même s'il est immobilisé ».

[7]- المادة 661 ق إ م إ.

الغير بحالتها أي تستمر إجراءات الحجز في مواجهة الغير كما كانت في مواجهة المحجوز عليه[1]، ذلك أن كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوز ابتداء من تسجيل عن الحجز لا يحتج له في مواجهة الدائن الحاجز[2]، وهو أيضا موقف القضاء الفرنسي[3].

وأخيرا ينبغي الذكر أن الحجز على السفينة يقتضي تعيين حارس لها يسهر على أمنها والمحافظة عليها طوال عملية الحجز، ويقع هذه العملية على مجهز السفينة الذي يجب عليه البقاء على متن السفينة عدد من البحارة، فإن امتنع عن ذلك تقوم الجهة القضائية المختصة بتعيين حارس للسفينة المحجوزة، بطلب من سلطة الميناء، وتكون نفقات الحراسة على عاتق المحجوز عليه[4].

المطلب الثاني: تثبيت ورفع الحجز التحفظي على السفينة.

ينتهي الحجز التحفظي على السفينة، إما بتثبيت دعوى الحجز التحفظي أو رفعه فما مضمون ذلك.

الفرع الأول: تثبيت الحجز التحفظي على السفينة.

لا يكفي توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وإنما يجب أن يستتبع ذلك باتخاذ الإجراءات اللازمة لتثبيت هذا الحجز، فكيف يتم ذلك.

لم ينص المشرع على أحكام خاصة في القانون البحري، ولذلك يجب الرجوع لأحكام العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وبموجب هذه الأحكام ترفع دعوى تثبيت الحجز أمام قاضي الموضوع خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدور أمر الحجز، وإلا كان الحجز والإجراءات التالية له باطلين[5]، أما إذا كان سبق له رفع دعوى في الموضوع، فإنه يجب تقديم طلب تثبيت الحجز أمام نفس قاضي الموضوع بمذكرة إضافية تضم إلى أصل الدعوى للفصل فيهما معا ودون مراعاة أجل خمسة عشر يوما[6].

---

[1]- كمال حمدي، المرجع السابق، الرقم 202، ص 189.

[2]- المادة 160 – 5 ق ب ج.

[3] -Civ, 31 Mars 1992, www.legifrance.fr : «mais attendu, d'une part que par l'application de l'article 3 de la convention maritume, le tirulaire d'une créance maritime peut saisi le navire auquel la créance maritime se rapporte, même si le propriétaire, la vendu depuis la naissance de la créance, que c'est donc à Bon droit que le cour d'appel a décidé que le transfert de propriété du navire litigieux ne faisait pas obstacle à la saisie conservatoire ».

[4]- المادة 160 – 7 ق ب ج.

[5]- المادة 662 ق إ م إ.

[6]- المادة 648 ق إ م إ.

وتهدف جدوى تثبيت الحجز التحفظي إلى التأكد من مدى تأسيس هذا الحجز التحفظي، الذي تقرر بناء على إجراءات غير وجاهية واستعجالية، ويتحقق ذلك عن طريق التصدي لأصل الحق[1]، ويمكن للقاضي الناظر في هذه الدعوى إما القضاء بصحة الحجز وبتثبيته، أو رفع الحجز كليا أو جزئيا لتقديم المدين أسباب جدية ومشروعة، كما يمكنه رفض الدعوى لعدم إثبات الدين، مع إمكانية الحكم بالتعويض للطرف المحجوز عليه، وغرامة مدنية على الحاجز[2].

الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي للسفينة.

يتسبب تجميد السفينة في الميناء ضررا ماليا معتبر بالمحجوز عليه، فكيف يمكنه تفادي ذلك.

يرمي الحجز التحفظي للسفينة القيام بالضغط على المدين بهدف سيادة السريع للدين أو تقديم ضمانة مالية، من خلال اتخاذه لإجراءات رفع الحجز عن السفينة، ويتحقق ذلك عن طريق تقديم طلب إلى رئيس الجهة القضائية التي أمرت بالحجز[3].

ويتطلب رفع الحجز تقديم كفالة أو ضمانه يتفق الأطراف على طبيعتها ومقدارها، فإذا اختلفوا في ذلك قام القاضي بتقديرها بما لا يتجاوز قيمة السفينة[4]، ويعد الأمر برفع الحجز في حالة تقديم كفالة وجوبيا وليس للقاضي سلطة تقديرية بصدده[5]، وتجدر الملاحظة في هذا المجال إن اتفاقية جنيف وعلى خلاف المشرع الجزائري تمنع رفع الحجز عن السفينة حتى في حالة تقديم كفالة، وذلك إذا كان الدين البحري متعلق بنزاع حول بملكية السفينة أو خاص بملكيتها المشتركة أو حيازتها أو استغلالها[6]، ويرجع السبب في ذلك أن الحجز له صفة الحجز الإستحقاقي[7].

وتجيز اتفاقية جنيف للمحجوز عليه تقديم طلب المحكمة التي قضت بالحجز من أجل الترخيص بمغادرة السفينة من أجل رحلة أو عدة رحلات، وذلك نظير تقديم ضمان كافي[8].

---

[1]– بربارة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 89.

[2]– المادة 666 ق إ م إ.

[3]– خالد رضوان السمامعة وأنيس منصور المنصور، المقال السابق، ص 319.

[4]– المادة 156 ق ب ج.

[5] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الرقم 137، ص 130.

– Ph. Delebecque, op.cit, n°245, p. 167.

[6]– المادة 4 (1) من اتفاقية جنيف السابقة الذكر.

[7]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الرقم 137، ص 130.

[8]– المادة 4 (1) من اتفاقية جنيف السابقة الذكر.

ولا يعد تقديم طلب رفع الحجز من خلال تقديم الكفالة قرينة على مسؤولية الحاجز أو تنازلا من طرفه على حقه في تحديد المسؤولية أو طلب التعويض عما لحقه من ضرر [1].

كما منح المشرع الحق في تقديم طلب رفع الحجز التحفظي إلى السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية، ويكون المشرع رجح في هذه الحالة المصلحة العامة على المصلحة الخاصة للحاجز، ذلك أن حجز السفينة بالميناء قد يشل ويعرقل النشاط داخله بسبب شعل السفينة حيزا من رصيف الميناء، أو قد يهدد أمن وسلامة الأشخاص بما تحمله هذه السفينة[2].

وختاما يستخلص أن أحكام الحجز التحفظي للسفينة في القانون البحري تراعي الطبيعة الخاصة لسفينة وقيمتها الاقتصادية كأداة للملاحة البحرية، وتسعى إلى التوفيق ما بين مصلحة الحاجز والمحجوز علية، و أيضا ما تتطلبه المصلحة العامة في الدولة والتي تتجسد من خلال الدور الذي تلعبه السلطات المينائية في هذا المجال، والتي لها الحق في رفع الحجز والتدخل عند تقديم طلب الحجز لإبداء رأيها.

[1] - المادة 156 ق ب ج.

[2] - المادة 156 مكرر ق ب ج.